

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP05/050446

International filing date: 02 February 2005 (02.02.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: DE

Number: 10 2004 013 543.6

Filing date: 19 March 2004 (19.03.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 07 March 2005 (07.03.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse



**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 10 2004 013 543.6

Anmeldetag: 19. März 2004

Anmelder/Inhaber: Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Exzentergetriebe

IPC: F 16 H, H 02 K, B 60 N

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 14. Februar 2005
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Reinhard Remus". Below the signature, the name "Remus" is printed in a smaller, sans-serif font.

11.03.04 Ul/Kei

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Exzentergetriebe

Stand der Technik

15 Die Erfinung betrifft ein Exzentergetriebe zum Verstellen zweier relativ zueinander beweglich angeordneter Teile nach der Gattung des unabhängigen Anspruchs 1.

20

Mit der EP 0 981 696 B1 ist ein Elektromotor mit einem Exzenterzahnrad-Getriebe bekannt geworden, bei dem ein auf einem Exzenter gelagertes Exzenterzahnrad auf einem in das Motorgehäuse integrierten Bolzen angeordnet ist. Als Antrieb für den Exzenter wird wahlweise ein elektrisch kommutierter, oder ein Elektromotor mit Bürsten verwendet, der unmittelbar in das Gehäuse des Exzenterzahnradgetriebes integriert ist.

25

Hierbei ist ein mit dem Exzenter verbundener Mitnehmer einstückig mit dem Anker des Elektromotors ausgebildet, der ebenfalls drehbar auf dem Bolzen gelagert ist. Das Exzenterrad weist Führungselemente auf, die entweder im feststehenden Gehäusedeckel in einer als Führung dienenden Öffnung unmittelbar geführt sind, oder in Öffnungen geführt sind, welche in einem im Gehäusedeckel aufgenommenen und darin verschiebbar geführten Schieber angeordnet sind.

30

Eine solche Vorrichtung hat den Nachteil, dass beim Auftreten großer Drehmomente, die beispielsweise bei großen Verstellkräften oder bei einer Crash-Situation auf das Abtriebselement einwirken, das Exzentergetriebe und das Getriebegehäuse schnell beschädigt werden können. Eine solche Getriebevorrichtung eignet sich daher nicht für Verstellanwendungen im Kraftfahrzeug - wie beispielsweise einer Sitzverstellung -, bei denen hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden.

35

Vorteile der Erfindung

Das erfindungsgemäße Exzentergetriebe mit den kennzeichnenden Merkmalen des unabhängigen Anspruchs 1 hat den Vorteil, dass durch die Anordnung eines stabilen Befestigungsflansches um ein Kopplungselement, das mit dem Exzenterrad zusammenwirkt, auch große, auf das Abtriebselement einwirkende Drehmomente über den Befestigungsflansch an karosseriefeste Teile abgeführt werden können. Durch den Kraftschluss vom Abtriebselement über das Exzenterrad direkt auf das Kopplungselement und von diesem direkt auf den Befestigungsflansch bleibt der Drehantrieb mit seiner Kraftübertragungsstrecke zum Mitnehmer des Exzentrers vor einer erhöhten Krafteinwirkung geschützt. Ebenso ist das Getriebegehäuse keinem erhöhten Kraftfluss ausgesetzt, so dass dieses vorteilhaft aus Kunststoff hergestellt werden kann.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen ergeben sich vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen der im Anspruch 1 angegebenen Merkmale.

Weist der Befestigungsflansch Aufnahmen auf, die beispielsweise als Durchbrüche im Flansch ausgebildet sind, können an diesem sowohl die Getriebegehäuseteile befestigt werden, als auch das gesamte Exzentergetriebe an einem der gegeneinander beweglichen Teile befestigt werden.

Ist der Befestigungsflansch aus Metall, beispielsweise Stahl, hergestellt, kann dieser besonders hohe Kräfte übertragen, ohne dass das Getriebe zerstört wird. Außerdem können günstig radiale Laschen angeformt werden, an denen Aufnahmen zur Befestigung an einem der gegeneinander beweglichen Teile angeformt sind.

Ist das Getriebegehäuse aus Kunststoff gefertigt, können darin weitere Getriebeelemente direkt mit geringer Reibung gelagert werden. Durch die Ausbildung eines axial montierbaren Getriebegehäusedeckels können die beiden Gehäuseteile vorteilhaft an dem stabil ausgeführten Befestigungsflansch fixiert werden.

Um beim Zusammenbau des Getriebes den Grundkörper und Deckel des Getriebegehäuses zueinander und zu den übrigen Getriebebauteilen radial zu zentrieren, weist der Befestigungsflansch mindestens einen Bund mit einer radialen Stützfläche auf, an dem sich die Gehäuseteile radial abstützen.

Um das Exzenterrad auf eine Exzenterbewegung um die gehäusefeste Mittelachse zu zwingen, sind am Kopplungselement Führungselemente angeordnet, die mit dem Exzenterrad und dem Befestigungsflansch derart zusammenwirken, dass das Kopplungselement ohne Eigendrehung jeweils entlang einer Geraden geführt wird.

5

Hierzu weist der Befestigungsflansch radial ausgerichtete Fortsätze auf, die mit radial ausgerichteten Gegenelementen - beispielsweise offene Langlöcher - des Kopplungselementes zusammenwirken.

10

Des weiteren weist das Kopplungselement weitere radial ausgerichtete Führungselemente auf, die in etwa senkrecht zur ersten Führungsschiene ausgerichtet sind und mit entsprechenden Gegenelementen des Exzenterrads zusammenwirken.

15

Zum Übertragen hoher auf das Exzentergetriebe einwirkenden Drehmomente weist der Befestigungsflansch Stützflächen auf, an denen korrespondierende Stützflächen des Kopplungselementes anliegen, um das Drehmoment in beide Drehrichtungen übertragen zu können. Hierbei können besonders günstig die Führungsf lächen der Führungselemente gleichzeitig als Stützflächen dienen.

20

Für einen kompakten Aufbau des Exzentergetriebes, insbesondere zur Erzielung eines geringen Außendurchmessers, weist das Exzenterrad eine Außenverzahnung auf, die mit einer korrespondierenden Innenverzahnung mit einer unterschiedlichen Zähneanzahl des Abtriebselementes kämmt.

25

Zur Erzielung eines geringen Außendurchmessers des Getriebes ist in Verlängerung des Abtriebselementes ein Bolzen als Mittelachse ausgebildet, auf dem die einzelnen Getriebeelemente angeordnet sind. Zur Realisierung einer weiteren Untersetzungsstufe kann der Mitnehmer über ein Schneckenrad von einer Schneckenwelle eines Elektromotors angetrieben werden.

30

Um die auf das Abtriebselement einwirkenden Kräfte aufzunehmen, ist das Abtriebselement radial und/oder axial im Deckel des Getriebegehäuses gelagert, wozu dieser vorzugsweise aus Metall ausgebildet ist. Ein Teil des Abtriebselementes ragt hierbei aus einer Öffnung des Deckels und bildet eine beliebig ausgeformte Schnittstelle zur Verstellmechanik des zu verstellenden Teils bzw. des gehäusefesten Teils.

35

Zeichnungen

In den Zeichnungen sind verschiedene Ausführungsbeispiele einer erfindungsgemäßen Vorrichtung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

Es zeigen

- Figur 1 einen Schnitt durch ein erfindungsgemäßes Exzentergetriebe nach A - A
und
Figur 2 einen radialen Schnitt des Exzentergetriebes nach II - II.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 ist ein Exzentergetriebe 10 mit einem Getriebegehäuse 12 dargestellt, das einen Grundkörper 14 aus Kunststoff und einen Deckel 16 aufweist, der beispielsweise aus Metall gefertigt ist. Im Getriebegehäuse 12 ist ein Bolzen 18 angeordnet, auf dem drehbar ein Exzenterelement 20 gelagert ist. Das Exzenterelement 20 ist drehfest mit einem Schneckenrad 22 verbunden, das mit einer Schnecke 24 kämmt. Die Schnecke 24 ist beispielsweise auf einer Ankerwelle 26 eines nicht näher dargestellten Elektromotors 28 angeordnet, der das Exzenterelement 20 zu einer Drehbewegung um den Lagerbolzen 18 veranlasst. In einem weiteren, nicht näher dargestellten Ausführungsbeispiel wird das Exzenterelement 20 direkt von einem Anker des Elektromotors 28 angetrieben, wie dies beispielsweise in der EP 0 981 696 B1 dargestellt ist.

Auf dem Exzenterelement 20 ist ein gegenüber diesem frei drehbar gelagertes Exzenterrad 30 mit einer als Außenverzahnung 32 ausgebildeten Stirnradverzahnung 34 gelagert. Die Außenverzahnung 32 kämmt mit einer Innenverzahnung 36 eines Hohlrad 38, das als Abtriebselement 40 ausgebildet ist. Zur Übertragung des Abtriebsmoments auf eine nicht näher dargestellte Kinematik eines Sitzgestells weist das Abtriebselement 40 beispielsweise eine Kerbverzahnung 42, eine Stirnverzahnung 43, oder einen Innenvielkant 44 auf, in das formschlüssig ein Kraftübertragungselement 9 des Sitzgestänges greift. Das Exzenterelement 20 und das Abtriebselement 40 mit dem Hohlrad 38 sind axial übereinander auf dem Lagerbolzen 18 angeordnet. Dabei ist beispielsweise das Abtriebselement 40 drehfest und das Exzenterelement 20 drehbar auf dem Lagerbolzen 18 gelagert, der

wiederum drehbar im Getriebegehäuse 12 gelagert ist. Das Abtriebselement 40 wird an einer radialen Außenfläche 46 an einer kreisförmigen Öffnung 48 des Deckels 16 radial abgestützt. Des weiteren weist der Deckel 16 eine axiale Schulter 50 auf, an dem sich das Abtriebselement 40 und über dieses auch das Mitnehmerelement 20 und das Exzenterrad 30 axial abstützt. Ist der Deckel 16 beispielsweise aus Stahl gefertigt, ist zwischen dem Abtriebselement 40 und dem Deckel 16 eine Lagerbuchse 52 angeordnet, beispielsweise aus Kunststoff, um das Exzentergetriebe mit reduzierter Reibung zu lagern. Die Innenverzahnung 36 des Hohlrads 38 weist eine von der Außenverzahnung 32 des Exzenterrads 30 abweichende Anzahl von Zähnen 35 auf, wodurch ein unterschiedliches Untersetzungsverhältnis realisiert werden kann. Das Exzenterrad 30 wird dabei vom Exzenterelement 20 geführt und mittels eines Kopplungselementes 54 an einer Eigenrotation gehindert. Dazu weist das Kopplungselement 54 erste Führungselemente 56 auf, die in korrespondierende Gegenelemente 57 eines Befestigungsflansches 60 greifen, der zwischen dem Grundkörper 14 und dem Deckel 16 angeordnet ist. Dadurch ist das Kopplungselement 54 gegenüber dem Befestigungsflansch 60 ausschließlich auf einer Geraden 62 bewegbar. Zur Kopplung des Befestigungsflansches 60 mit dem Exzenterrad 30 weist das Kopplungselement 54 zweite Führungselemente 64 auf, die mit entsprechenden Gegenelementen 65 des Exzenterrads 30 zusammenwirken. Die Führungs- bzw. Gegenelemente 54, 30 sind derart ausgebildet, dass sich das Exzenterrad 30 gegenüber dem Kopplungselement 54 ebenfalls ausschließlich auf einer zweiten Geraden 66 bewegen kann, die näherungsweise senkrecht zur Geraden 62 angeordnet ist. Da sich nun das Exzenterrad 30 gegenüber dem Befestigungsflansch 60 ausschließlich auf zwei in etwa senkrecht zueinander angeordneten Geraden 62, 66 bewegen kann, wird eine Eigenrotation des Exzenterrads 30 mittels des Kopplungselementes 54 unterbunden, wodurch sich das Abtriebselement 40 entsprechend dem Untersetzungsverhältnis auf dem Exzenterrad 30 abrollt.

Im Ausführungsbeispiel, wie es im Schnitt der Figur 2 dargestellt ist, weist der Befestigungsflansch 60 als erste Gegenelemente 57 radiale Stege 68 auf, die in radiale Aussparungen 70 eingreifen, die die ersten Führungselemente 56 bilden. Dabei wird das Kopplungselement 54 über seitliche Führungsflächen 72 der ersten Führungselemente 56 entlang korrespondierenden seitlichen Gegenführungsflächen 73 des Befestigungsflansches 60 geführt. Die Führungs- und Gegenführungsflächen 72, 73 wirken hierbei gleichzeitig als Stützschultern 75, über die das Drehmoment zwischen dem Kopplungselement 54 und dem Befestigungsflansch 60 übertragen wird. Die zweiten Führungselemente 64 des Kopplungselementes 54 sind als zweite radiale Aussparungen 78 ausgebildet, in die als

zweite Gegenführungen 65 ausgebildete Führungsbolzen 80 greifen. Die radialen Aussparungen 78 weisen beide Führungsflächen 82 auf, an denen die Führungsbolzen 80 über Gegenführungsflächen 84 anliegen und das Exzenterrad 30 auf eine Bewegung relativ zum Kopplungselement 54 entlang der Geraden 66 zwingen. Die zweiten Führungs- bzw. 5 Gegenführungsflächen 82, 84 sind ebenfalls als zweite Stützschultern 85 ausgebildet, über die das Drehmoment zwischen dem Exzenterrad 30 und dem Kopplungselement 54 übertragen wird. Das Kopplungselement 54 weist einen mittigen, beispielsweise kreisförmigen Durchbruch 86 auf, wobei das den Durchbruch 86 durchdringende Exzenterelement 20 innerhalb des Durchbruchs 86 um die Mittelachse 19 rotieren kann. Die äußere 10 Form des Kopplungselementes 54 ist hier in etwa kreisförmig ausgebildet, wobei dessen Außendurchmesser 88 geringer ist, als der Innendurchmesser 90, der in etwa kreisförmigen Ausnehmung 67 des Befestigungsflansches 60, um eine Verschiebung des Kopplungselementes 54 entlang der Achse 62 zu ermöglichen. Die ersten Führungselemente 56 und die zweiten Führungselemente 64 des Kopplungselementes 54 sind als radial nach außen bzw. radial nach innen zum Durchbruch 86 hin offene Aussparungen 70, 78 ausgebildet. Diese Aussparungen 70, 78 können in alternativen Ausführungen aber je nach 15 Ausformung der Führungselemente 56, 64 und der Gegenelemente 57, 65 auch als geschlossene Langlöcher oder tangentiale parallele Führungsflächen ausgebildet sein.

20 Der Befestigungsflansch 60 umschließt das Kopplungselement 54 vollständig, das innerhalb der Ausnehmung 67 angeordnet ist. Das Kopplungselement 54 liegt dabei axial auf gleicher Höhe mit dem Befestigungsflansch 60 in einer Ebene senkrecht zum Lagerbolzen 18. In einem äußeren Randbereich 92 des Befestigungsflansches 60 sind Aufnahmen 94 für Verbindungselemente 99 – beispielsweise Schrauben oder Nieten – ausgeformt, mit

25 denen der Deckel 16 und der Grundkörper 14 miteinander und/oder mit dem Befestigungsflansch 60 verbunden werden. Hierzu werden beispielsweise in entsprechenden Gegenaufnahmen 96 des Deckels 16 Schrauben 99 angeordnet, die die Löcher ausgebildeten Aufnahmen 94 durchdringen und in den Grundkörper 14 eingeschraubt werden.

30 Das Getriebegehäuse 12 ist somit fest verschlossen und der Befestigungsflansch 60 in das Getriebegehäuse 12 integriert. Dadurch liegt an jeder axialen Seite 59, 61 das Befestigungsflansches 60 eines der Gehäuseteile 14 oder 16 an. Der Befestigungsflansch 60 weist weiter radiale Fortsätze 100 auf, die das Getriebegehäuse überragen, und Aufnahmen 95 für Befestigungselemente 99 aufweisen, die den Befestigungsflansch 60 mit einem der zueinander beweglichen Teile 8, 9 verbindet. Die Aufnahmen 95 sind beispielsweise auch als runde Löcher 98 ausgebildet, die beispielsweise Schrauben 99 oder Nieten

99 aufnehmen. Um das Exzentergetriebe 10 gegenüber einem der zueinander beweglichen Teile 8,9 zu positionieren, sind an den Aufnahmen 95 Abstandshalter 102 angeordnet. Der Befestigungsflansch 60, der beispielsweise als Blechstanzteil gefertigt ist, weist in seinem inneren Bereich einen Durchsatz 104 auf, wodurch einerseits eine radiale Innenfläche 106 und eine radiale Außenfläche 108 gebildet wird, Dadurch dient der Befestigungsflansch 60 als Zentrierelement für die Gehäuseteile 14 und 16, wobei sich der Deckel 16 mit einem äußeren Rand 107 an der radialen Innenwand 106, und der Grundkörper 14 mit einem Rezess 109 an der radialen Außenwand 108 abstützt. Zusätzlich zu dieser radialen Fixierung weist der Befestigungsflansch 60 als Sicherungselemente 110 gegen eine Verdrehung weitere Aussparungen 111 auf, in die formschlüssig Gegenelemente 112 des Deckels 16 greifen.

In einer erfindungsgemäßen Anwendung zur Sitzverstellung ist das Exzentergetriebe 10 über die Aufnahmen 95 des Befestigungsflansches 60 mit einem Sitzgestell 8, 9 verbunden, wobei das Abtriebselement 40 über die Schnittstelle 42, 43, 44 mit einem gegenüber dem Sitzgestell beweglichen Teil 8, 9 - beispielsweise der Sitzlehne - wirkverbunden ist. Wirken nun beim Auftreten eines Auffahrunfalls hohe Drehmomente auf das Abtriebselement 40, werden diese über das Exzenterrad 30 über die Stützschultern 85 auf das Kopplungselement 54, und von diesem über die Stützschultern 75 direkt auf den Befestigungsflansch 60 übertragen, und somit vom Sitzgestell aufgenommen. Dadurch erfährt der Elektromotor 28, sowie die erste Getriebestufe (Schnecke 24, Schneckenrad 22 und das Getriebegehäuse 12) keine erhöhten Kräfte.

In einem nicht näher dargestellten alternativen Ausführungsbeispiel ist das Kopplungselement 54 einstückig mit dem Exzenterrad 30 ausgebildet. Dabei weist das Kopplungselement 54 eine Außenverzahnung auf, die direkt in eine Innenverzahnung des Befestigungsflansches 60 greift. Das Exzenterrad 30 mit dem Kupplungselement 54 ist dabei frei drehbar angeordnet, wobei sich die Untersetzung aus dem Verhältnis der Zähnpaarung des Kopplungselementes 54 mit dem Befestigungsflansch 60 zur Zahnpaarung der Innenverzahnung 36 / Außenverzahnung 32 ergibt. Auch hierbei werden die über das Abtriebselement 40 eingeleiteten hohen Crash-Momente über die Außenverzahnung des Kupplungselementes 54 direkt auf die Innenverzahnung des Befestigungsflansches 40 und damit auf das Sitzgestell übertragen. Dabei kann die Außenverzahnung des Kupplungselementes 54 durchgängig mit der Außenverzahnung 32 des Exzenterrads 30, oder als abgesetzte Verzahnung ausgebildet sein.

Es sei angemerkt, dass hinsichtlich der in den Figuren und der Beschreibung gezeigten Ausführungsbeispiele vielfältige Kombinationsmöglichkeiten der einzelnen Merkmale untereinander möglich sind. So kann beispielsweise die konkrete Ausgestaltung des Befestigungsflansches 60, des Kopplungselements 54 und des Exzenterrads 30 mit den ersten und zweiten Führungselementen 56, 64 mit den korrespondierenden Gegenelementen 57, 65 oder der Winkel zwischen den beiden Geraden 62 und 66 beliebig variiert werden. Wesentlich ist dabei nur, dass auf das Exzentergetriebe 10 einwirkende hohe Drehmomente direkt über einen Formenschluss des Kopplungselements 54 mit dem Befestigungsflansch 60 über den belastungsfähig ausgebildeten Befestigungsflansch 60 abgeführt werden können. Dadurch können das Gehäuse 12 und die anderen Bauteile, die nicht im Kraftfluss liegen, aus kostengünstigeren, und getriebeoptimierten Werkstoffen, wie beispielsweise Kunststoff, hergestellt werden. Die Anwendung des Exzentergetriebes 10 ist nicht auf das Verstellen von Sitzteilen im Kraftfahrzeug beschränkt, sondern kann bei beliebigen Verstellvorrichtungen eingesetzt werden, bei denen hohe Drehmomente aufgenommen werden sollen.

11.03.04 UI/Kei

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Ansprüche

1. Exzenter-Getriebe (10) zum Verstellen zweier relativ zueinander beweglich angeordneterer Teile, mit einem Getriebegehäuse (12), einem von einem Drehantrieb (28) angetriebenen Exzenterelement (20), auf dem ein Exzenterrad (30) drehbar gelagert ist, und einem Abtriebselement (40), das durch abschnittsweise Ineinandergreifen mit dem Exzenterrad (30) zusammenwirkt, dadurch gekennzeichnet, dass das Exzenterrad (30) mit einem Kopplungselement (54) wirkverbunden ist, das innerhalb einer Ausnehmung (67) eines Befestigungsflansches (60) angeordnet ist, mit dem das Exzenter-Getriebe (10) an einem der beiden Teile (8, 9) fixierbar ist.
2. Exzenter-Getriebe (10) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Befestigungsflansch (60) Aufnahmen (94, 95), insbesondere Löcher (98), für Verbindungs-elemente (99) aufweist, die mit einem der beiden Teile (8, 9) und/oder mit dem Getriebegehäuse (12, 14, 16) zusammenwirken.
3. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Befestigungsflansch (60) aus Metall gefertigt ist, und radial über das Getriebegehäuse (12) ragende Bereiche (100) aufweist, in denen die Aufnahmen (95) angeordnet sind.

4. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebegehäuse (12) einen Grundkörper (14) aus Kunststoff und einen Deckel (16) aufweist, die jeweils an einer axialen Seite (59, 61) des Befestigungsflansches (60) befestigt sind.

5.

5. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Befestigungsflansch (60) mindestens eine zylindermantelförmige Fläche (106, 108) aufweist, an der der Grundkörper (14) und/oder der Deckel (16) radial anliegen.

10

6. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Kopplungselement (54) Führungselemente (56, 64) aufweist, die mit entsprechenden Gegenelementen (57, 65) zusammenwirken, um das Exzenterrad (30) auf eine überlagerte Bewegung entlang zweier in etwa senkrecht zueinander angeordneter Geraden (62, 66) zu zwingen, und das Exzenterrad (30) an einer Eigenrotation zu hindern.

15

7. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Befestigungsflansch (60) radiale Stege (57, 68) aufweist, die in erste radiale Aussparungen (56, 70) des Kopplungselementes (54) greifen, um die Bewegung des Kopplungselement (54) gegenüber dem Befestigungsflansch (60) entlang der ersten Geraden (62) zu führen.

20

8. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Exzenterrad (30) axiale Führungsbolzen (65, 80) aufweist, die in zweite radiale Aussparungen (64, 78) des Kopplungselementes (54) greifen, um die Bewegung des Exzenterrads (30) gegenüber dem Kopplungselement (54) entlang der zweiten Geraden (66) zu führen.

25

9. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass beim Einwirken eines Drehmoments über das Abtriebselement (40) auf das Kopplungselement (54), sich dieses über Stützschultern (75) - insbesondere der radialen Stege (68) - direkt am Befestigungsflansch (60) abstützt.

30

10. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Exzenterrad (30) als Stirnzahnrad (34) mit einer Außenverzahnung (32) ausgebildet ist, die in eine Innenverzahnung (36) des als Hohlzahnrad (38) ausgebildeten Abtriebselements (40) greift.

5 .

11. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Exzenterelement (20) auf einem drehbar im Getriebegehäuse (12) gelagerten Lagerbolzen (18) befestigt ist und insbesondere über ein Schneckengetriebe (22, 24) von einem Elektromotor (28) angetrieben wird.

10

12. Exzenter-Getriebe (10) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Abtriebselement (40) im Deckel (16) des Getriebegehäuses (12) gelagert ist, und mittels einer formschlüssigen Schnittstelle (42, 43, 44) insbesondere ein Sitzteil (8, 9) im Kraftfahrzeug verstellt.

15

11.03.04 UI/Kei

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10

Exzentergetriebe

Zusammenfassung

15 Exzenter-Getriebe (10) zum Verstellen zweier relativ zueinander beweglich angeordneter Teile, mit einem Getriebegehäuse (12), einem von einem Drehantrieb (28) angetriebenen Exzenterelement (20), auf dem ein Exzenterrad (30) drehbar gelagert ist, und einem Abtriebselement (40), das durch abschnittsweises ineinandergreifen mit dem Exzenterrad (30) zusammenwirkt, wobei das Exzenterrad (30) mit einem Kopplungselement (54) 20 wirkverbunden ist, das innerhalb einer Ausnehmung (67) eines Befestigungsflansches (60) angeordnet ist, mit dem das Exzenter-Getriebe (10) an einem der beiden Teile (8, 9) fixierbar ist.

Schnitt A-A

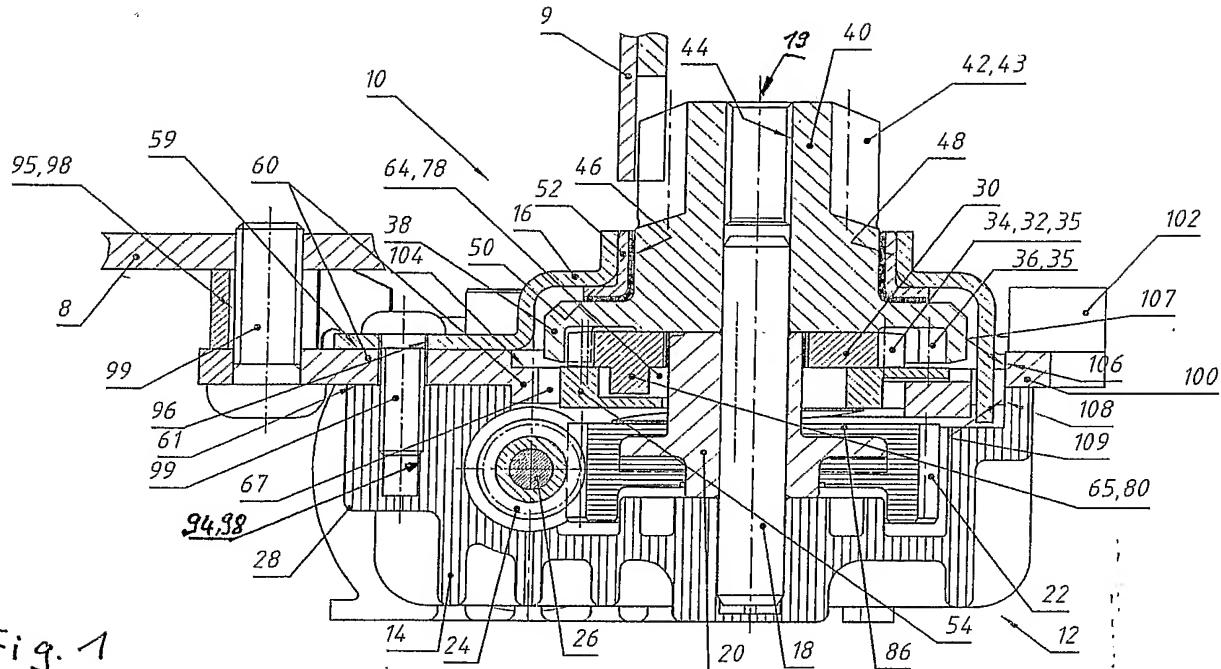


Fig. 1

→ A

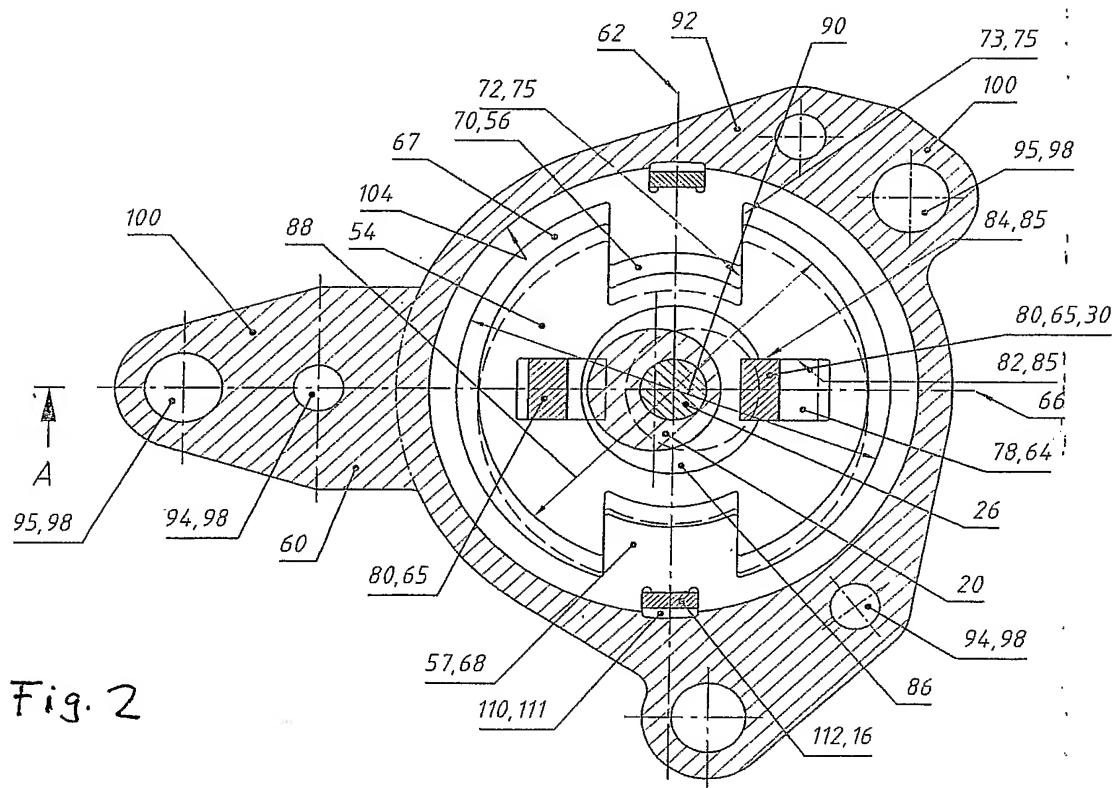


Fig. 2